



PLANO DE TRABALHO DO ACORDO DE COOPERAÇÃO

1. IDENTIFICAÇÃO DOS PARTICÍPES:

a) PARTICÍPE 1

Órgão: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT

CNPJ: 04.892.707/0001-00

DDD/Fone: (61) 3315-4492

Endereço: Setor de Autarquias Norte, quadra 03, bloco “A”, edifício Núcleo dos Transportes, Brasília/DF - CEP: 70.040-902

Nome da autoridade signatária: Edme Tavares de Albuquerque Filho

Cargo: Diretor de Infraestrutura Aquaviárias - substituto

Matrícula SIAPE: 1282552

b) PARTICÍPE 2

Executora: Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior – ABANI

CNPJ: 28.005.064/0001-02

Endereço: Edifício Le Quartier, sala 1312, Quadra 1, Lote A, Bloco A, - SHN, Brasília/DF – CEP 70.701-010

Nome da autoridade signatária: José Rebelo III

Cargo: Presidente

2. OBJETO:

O objeto do presente Acordo de Cooperação compreende a mútua cooperação entre os partícipes, sem transferência de recursos financeiros, para a realização de estudos e para a eventual execução da dragagem de manutenção aquaviária, em caráter excepcional, inclusive emergencial, na Hidrovia do Rio Paraguai, a ser realizada em seu Tramo Sul, compreendido entre o município de Corumbá e a foz do rio Apa, no município de Porto Murtinho, no Estado de Mato Grosso do Sul, com extensão aproximada de 590 (quinhentos e noventa) quilômetros, incluindo o Canal do Tamengo, conforme o Plano de Trabalho e o Plano de Dragagem que será desenvolvido pela ABANI.

Integram o objeto deste Acordo de Cooperação, de forma concomitante e complementar:

I - a realização de estudos de interesse recíproco, compreendendo, entre outros, estudos e monitoramento ambientais, estudos batimétricos, levantamentos hidrográficos, hidrológicos e geotécnicos, estudos de tráfego aquaviário, estudos técnico-econômicos, monitoramento hidrológico, modelagens e demais produtos técnicos destinados a subsidiar o DNIT, no planejamento, implantação, operação e manutenção da infraestrutura aquaviária.

II - a eventual execução da dragagem de manutenção aquaviária, em caráter excepcional ao PADMA - Programa Anual de Dragagem de Manutenção Aquaviária, inclusive em situação de decretação de emergência, nos passos críticos identificados no Tramo Sul da Hidrovia do Rio Paraguai, observadas as deliberações dos Partícipes, as condições técnicas e operacionais e a legislação aplicável, com vistas à preservação das condições de navegabilidade e da segurança da navegação;

III - a eventual execução de serviços de dragagem de manutenção aquaviária nos passos críticos identificados no Tramo Sul da Hidrovia do Rio Paraguai, observadas as deliberações dos Partícipes, as condições técnicas e operacionais e a legislação aplicável, com vistas à preservação das condições de navegabilidade e da segurança da navegação; e

IV - o compartilhamento, intercâmbio e transferência de estudos, dados, informações, metodologias, tecnologias e conhecimentos técnicos relacionados à bacia hidrográfica abrangida pelo presente Acordo de Cooperação, visando ao fortalecimento institucional e ao aperfeiçoamento das ações de planejamento, gestão e desenvolvimento da infraestrutura hidroviária abrangida pelo presente Acordo de Cooperação.

O objeto do presente Acordo de Cooperação possui natureza cooperativa e de interesse recíproco entre os partícipes, não configurando delegação de competência estatal, transferência da gestão da infraestrutura hidroviária federal, contratação de obra pública ou substituição dos regimes ordinários de contratação previstos na legislação aplicável.

As atividades previstas neste Acordo de Cooperação decorrem de interesses institucionais convergentes dos partícipes, consistentes:

I - no interesse público do DNIT relacionado à manutenção das condições de navegabilidade e à produção de estudos técnicos para subsidiar políticas públicas e planejamento hidroviário; e

II - no interesse operacional da ABANI e de seus associados na preservação das condições adequadas de navegação interior.

As alterações relacionadas exclusivamente ao detalhamento operacional, cronograma, metodologia executiva ou adequações técnicas do Plano de Trabalho ou do Plano de Dragagem, desde que mantida a estrita preservação do objeto pactuado no item 1.1, poderão ser formalizadas por apostilamento.

3. JUSTIFICATIVA E MOTIVAÇÃO PARA CELEBRAÇÃO DO AC:

A Hidrovia do rio Paraguai constitui um dos principais corredores logísticos do país, integrando o sistema Paraguai-Paraná e viabilizando o escoamento de minério de ferro e manganês produzidos na região de Corumbá e Ladário, além de grãos, combustíveis e demais produtos de exportação e abastecimento regional. O trecho compreendido entre Corumbá (MS) e a foz do rio Apa, em Porto Murtinho (MS), denominado Tramo Sul, possui extensão aproximada de 590 (quinhentos e noventa) quilômetros e inclui o Canal do Tamengo, desempenhando papel estratégico para a competitividade das exportações nacionais e para a integração do Brasil ao Mercosul.

Em períodos de vazante pronunciada, as condições de navegabilidade no rio Paraguai são severamente afetadas, com

redução significativa dos calados disponíveis e comprometimento do tráfego de embarcações no Tramo Sul. Tal situação é amplamente reconhecida no setor, tendo impactos diretos sobre a logística regional e nacional, podendo comprometer: (i) o escoamento da produção mineral e agrícola da região de Corumbá, Ladário e Porto Murtinho; (ii) a segurança energética e o abastecimento de combustíveis e insumos essenciais para as populações ribeirinhas; (iii) a competitividade das exportações brasileiras que utilizam a Hidrovia Paraguai-Paraná como via de escoamento; (iv) o aumento do transporte rodoviário em substituição ao modal aquaviário, elevando custos logísticos, pressionando a infraestrutura terrestre e ampliando as emissões de CO₂, em prejuízo das metas ambientais nacionais; e (v) riscos atrelados à segurança da navegação.

Além do componente operacional, a gestão adequada da Hidrovia do rio Paraguai demanda a produção contínua de estudos técnicos especializados, com destaque para estudos ambientais, estudos batimétricos, levantamentos hidrográficos e hidrológicos, estudos de tráfego aquaviário e análises técnico-econômicas, necessários ao planejamento de intervenções, à instrução de processos de licenciamento ambiental e à fundamentação técnica das decisões do Poder Público..

Nesse contexto, a atividade proposta possui como escopo técnico, de um lado, a produção de estudos que subsidiem o DNIT no desempenho de suas atribuições institucionais e, de outro, a manutenção das condições de navegabilidade do curso d'água, com vistas a:

- Subsidiar tecnicamente o DNIT com estudos ambientais, estudos batimétricos, hidrográficos, hidrológicos, de tráfego aquaviário e técnico-econômicos relativos à Hidrovia do rio Paraguai, em seu Tramo Sul;
- Restabelecer o padrão de escoamento e navegabilidade originalmente existente, em consonância com o princípio da continuidade do serviço público e da função socioeconômica das hidrovias;
- Corrigir o assoreamento decorrente de processos naturais ou da deposição de rejeitos, medida enquadrada como ação de manutenção e não de ampliação;
- Assegurar a segurança da navegação e reduzir riscos ambientais relevantes, tais como enchentes e processos erosivos marginais, em atendimento ao dever de prevenção ambiental.

Em situações de restrição de navegabilidade na Hidrovia do rio Paraguai, é amplamente reconhecida a necessidade de intervenções tempestivas para restabelecer as condições adequadas de navegabilidade. A dragagem do canal navegável se sobressai como a principal medida capaz de garantir a segurança e a continuidade do transporte hidroviário, restituindo a profundidade mínima necessária para o tráfego seguro de embarcações, com auxílio do uso do conceito de "calado dinâmico".

As obras, serviços e estudos serão executados de acordo com as normas, instruções e especificações estabelecidas pelo DNIT, pelas Normas da Autoridade Marítima (NORMAM - Marinha do Brasil), bem como pela ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas.

Antes de iniciar os serviços de dragagem, a Executora deverá adotar as providências exigidas pela Capitania dos Portos, conforme a Lei nº 9.537/97, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário, normatizado pela NORMAM 303/DPC.

A eventual realização das intervenções de dragagem dependerá da prévia elaboração do respectivo Plano de Dragagem, a ser desenvolvido pela ABANI, isoladamente ou em conjunto com o DNIT, e submetido à aprovação técnica do DNIT, contendo os elementos necessários à caracterização das intervenções pretendidas, dos passos críticos identificados, das condições operacionais e das medidas ambientais aplicáveis.

A execução das atividades de dragagem deverá ser realizada em estrita observância ao disposto na Instrução Normativa DNIT/SEDE nº 10/2026, seguindo o modelo utilizado nos PADMAS, sendo vedada qualquer prática em desacordo com seus preceitos. O cumprimento das disposições ali estabelecidas constitui condição obrigatória para a validade e a regularidade da presente execução, ficando a parte responsável sujeita às sanções administrativas e legais cabíveis em caso de descumprimento.

O DNIT poderá utilizar apoio técnico especializado para subsidiar as atividades de acompanhamento, avaliação técnica e fiscalização relacionadas às ações previstas neste Plano de Trabalho, inclusive para obtenção e validação de dados batimétricos, hidrológicos e operacionais necessários ao planejamento e monitoramento das intervenções.

As premissas e informações necessárias para o projeto do canal de navegação encontram-se estabelecidas no EVTEA da Hidrovia do Paraguai (2015), o que não exime a executora da obrigação de averiguar novos dados a serem coletados na hidrovia e compartilhados com o DNIT.

Dessa forma, a parceria proposta neste Plano de Trabalho representa a consecução de finalidades de interesse recíproco e público, a fim de garantir a execução dos estudos e serviços em escala e prazo compatíveis com a relevância estratégica do corredor logístico, assegurando o funcionamento da Hidrovia do rio Paraguai e mitigando os impactos socioeconômicos decorrentes de eventuais restrições de navegabilidade.

Considerando que é possível celebrar parcerias entre a administração pública e as organizações da sociedade civil em regime de mútua cooperação, a execução dos estudos e da dragagem de manutenção no Tramo Sul da Hidrovia do rio Paraguai pela Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior – ABANI se mostra uma resposta necessária e justificada, visando proteger interesses públicos essenciais, bem como atender aos interesses de navegabilidade dos associados da ABANI.

A ABANI é uma organização da sociedade civil que representa empresas do setor de navegação junto aos órgãos governamentais e outras autoridades, a fim de promover políticas que fortaleçam a navegação interior no Brasil. Além disso, presta apoio técnico especializado em regulamentações nacionais e internacionais, auxiliando empresas a se adaptarem e implementarem boas práticas no uso dos rios e hidrovias.

Caracterização Jurídico-Técnica da Atividade:

- Natureza Jurídica: trata-se de cooperação voltada à realização de estudos especializados e, quando tecnicamente justificado, à execução de intervenções de manutenção aquaviária corretiva, enquadrada como intervenção de caráter essencialmente conservativo e não expansivo, nos termos da legislação ambiental aplicável;
- Método: eventual dragagem consiste na retirada controlada de material arenoso e rejeitos, conforme projeto técnico previamente aprovado, com fundamento no princípio da precaução;

- Âmbito da Atuação: limita-se à recuperação do calado original, sem qualquer aumento da capacidade de transporte ou ampliação da seção navegável, não configurando, portanto, obra nova ou alteração substancial do leito;
- Referencial Técnico: fundamenta-se em levantamentos batimétricos e relatórios históricos elaborados por órgãos técnicos competentes, que servem como parâmetro de aferição da legitimidade e necessidade da intervenção;
- Técnica: visa à recomposição da seção do leito fluvial aos parâmetros originais, assegurando a continuidade do transporte hidroviário e a estabilidade hidráulica, em conformidade com os princípios da legalidade, segurança jurídica e preservação ambiental.

4. SUBDESCENTRALIZAÇÃO

A Unidade Descentralizadora autoriza a subdescentralização para outro órgão ou entidade da administração pública federal?

- Não haverá descentralização de recursos por parte do DNIT/União.

5. CRONOGRAMA FÍSICO

Ressalta-se que a execução das dragagens de manutenção possuem caráter pontual e eventual, ficando estritamente condicionada à prévia solicitação ou consulta formal do DNIT e à sua expressa autorização oficial para início dos serviços, observados os prazos e condições estabelecidos no Plano de Dragagem aprovado. Alcançada a cota de projeto e a profundidade mínima necessária no trecho autorizado, a operação de dragagem de manutenção será finalizada no prazo previsto. Por sua vez, os serviços de monitoramento ambiental e acompanhamento hidrológico manterão caráter contínuo ao longo de toda a vigência do presente instrumento.

Nesse contexto, o quadro a seguir representa a estimativa inicial de intervenções por campanha, a qual servirá de referência para o planejamento operacional e poderá ser replicada ou ajustada conforme as diretrizes e necessidades identificadas nas próximas campanhas de dragagem.

EIXOS DE ATUAÇÃO	DESCRIÇÃO	PRAZO/PERIODICIDADE	RESPONSÁVEL
Planejamento e definição de escopo	Identificação conjunta dos estudos e levantamentos no Tramo Sul da Hidrovia do rio Paraguai, com definição de prioridades, prazos e responsáveis.	Mês 1 <i>- Da execução das atividades</i>	ABANI + DNIT
Avaliação e diagnóstico	Monitoramento e avaliação das condições de navegabilidade e identificação dos passos críticos ao longo do Tramo Sul da Hidrovia do Rio Paraguai.	Mês 1 <i>- Da execução das atividades</i>	ABANI
Realização de estudos técnicos	Elaboração, pela ABANI, diretamente ou por meio de suas associadas, de estudos ambientais, estudos batimétricos, hidrográficos, hidrológicos, de tráfego aquaviário, técnico-econômicos e demais estudos definidos no âmbito deste Acordo.	Conforme definido para cada estudo	ABANI
Intervenções operacionais complementares	Mobilização operacional e eventual realização de dragagem de manutenção aquaviária nos passos críticos identificados, conforme critérios técnicos definidos no Plano de Dragagem aprovado pelo DNIT.	Mês 2-3. <i>- Da execução das atividades</i> <i>- Condicionado a aprovação do plano de dragagem</i>	ABANI
Monitoramento hidrológico e ambiental	Monitoramento periódico de cotas (SGB/ANA) e verificação da eficácia das intervenções via batimetrias, além do monitoramento ambiental e de suas condicionantes conforme determinadas pelos órgãos ambientais competentes.	Mensal, durante toda a vigência	ABANI + DNIT
Compartilhamento de produtos e relatórios	Entrega ao DNIT dos estudos, relatórios, dados brutos e processados e demais produtos técnicos decorrentes da execução deste Acordo.	Contínuo, durante toda a vigência	ABANI

6. METAS E BENEFÍCIOS ESPERADOS

META	DENOMINAÇÃO	BENEFÍCIOS ESPERADOS
1	Da proposta de acordo de cooperação	Trata-se de proposta de interesse na mútua cooperação, visando à execução de Plano de Trabalho, do qual não decorrerá obrigação de repasse de recursos financeiros entre os partícipes.
2	Realização de estudos técnicos	Produção de estudos ambientais, estudos batimétricos, hidrográficos, hidrológicos, de tráfego aquaviário e técnico-econômicos que subsidiem a formulação de políticas públicas, a instrução de processos de licenciamento ambiental e o planejamento de intervenções na Hidrovia do Rio Paraguai.

3	Diagnóstico e monitoramento hidrossedimentológico dos passos críticos	Identificação do polígono de dragagem e volume total a ser dragado em cada um dos passos críticos e a garantia de que as dragagens de manutenção tenham efeito sustentável e que possibilite replanejamento dinâmico conforme as condições climáticas.
4	Eventual realização de dragagem de manutenção aquaviária nos passos críticos identificados	Restabelecimento da profundidade mínima necessária para navegação segura, evitando interrupção logística no Tramo Sul da Hidrovia do Rio Paraguai.
5	Monitoramento ambiental e avaliação contínua	Garantir que as atividades ocorram de forma controlada e sustentável, atendendo às exigências legais e minimizando os impactos ao meio ambiente, bem como atendendo às condicionantes impostas pelos órgãos ambientais competentes.
Observação: O preenchimento do PAD deverá ser até o nível de elemento de despesa.		

7. **PROPOSIÇÃO**

Brasília-DF, 29 de setembro de 2026.

(Documento assinado eletronicamente)

EDME TAVARES DE ALBUQUERQUE FILHO

Diretor de Infraestrutura Aquaviária - Substituto

8. **APROVAÇÃO**

Brasília-DF, 29 de setembro de 2026.

(Documento assinado eletronicamente)

EDME TAVARES DE ALBUQUERQUE FILHO

Diretor de Infraestrutura Aquaviária - Substituto

(Documento assinado eletronicamente)

JOSÉ REBELO III

Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior - ABANI



Documento assinado eletronicamente por **JOSE REBELO III, Usuário Externo**, em 02/10/2026, às 17:27, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Edme Tavares de Albuquerque Filho, Diretor de Infraestrutura Aquaviária substituto(a)**, em 05/10/2026, às 13:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, § 3º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.dnit.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **26129847** e o código CRC **A832FD87**.